Rafael Yohai

m2

SUPLEMENTO DE VIVIENDA
DE PAGINA/12 - AÑO 1 - Nº 53
SABADO 5 DE FEBRERO DE 2000



# PARA ABRIRLE LAS PUERTAS AL SUR

**Un proyecto del Consejo Asesor de Planificación Urbana del Gobierno de la Ciudad busca recuperar una amplia zona del sur porteño, antiguo asentamiento de establecimientos industriales y hoy olvidado y marginado. El plan apunta a aprovechar su potencialidad de desarrollo, por espacios disponibles y su posibilidad de conexión con el área urbana más desarrollada.**


Daniel Jayo

■ Centenares de turistas visitan cada fin de semana Caminito, atraídos además por las antigüedades y pinturas.

EL RECICLAJE EXPANDIO EL ATRACTIVO DE CAMINITO

# Polo turístico y comercial

m² Por Claudio Zlotnik

**La Boca está cambiando su fisonomía, y con ello explotaron los precios de alquileres de galpones y locales en el tradicional paseo xeneize.**

Entre la calle Lamadrid y la esquina de Magallanes e Iberlucea se encuentra Caminito, la calle del barrio de La Boca elegida por turistas y curiosos para recorrerla. Fundada por el escribano Jorge Garrido, el pasaje peatonal es visitado por centenares de personas durante los fines de semana. Además de la atracción de sus antiguas construcciones, los visitantes van en búsqueda de antigüedades y pinturas que se ofrecen en el lugar. Precisamente, son los locales y los galpones de sus alrededores los más buscados por los inversores. Caminito se ha convertido en un verdadero polo turístico y comercial.

Desde que el Gobierno de la Ciudad anunció un plan para reciclar el barrio (nueva iluminación, la edificación de un anfiteatro y hasta la construcción de la estación de tren Caminito), desde el año pasado los valores en el Pasaje han aumentado sensiblemente. El alquiler de un local en la zona de entre 100 y 150 metros cuadrados que antes se pagaba entre 500 y 600 pesos mensuales, hoy cuesta entre 1500 y 2000 pesos. "La zona puede convertirse en una extensión de Puerto Madero. El proyecto es ambicioso y se puede llevar a cabo pero, siempre y cuando, los cambios que se hagan sean radicales", señaló en diálogo con este suplemento Mario Meza, de la inmobiliaria Quinquela.

En Caminito existen locales donde se venden productos artesanales, obras de arte y también hay proyectos para levantar restaurantes. Aún sobreviven viejos galpones y depósitos a los que, históricamente, llegaban piezas de los barcos que eran desguazados en el puerto. Esas piezas antiguas, convertidas en adornos, siguen siendo ofrecidas en Caminito. "Pero no creo que les quede mucho más tiempo. Hoy en día, la demanda más importante pasa por las obras de arte y los restaurantes, acorde con las necesidades de la gente que frecuenta este paseo", pronosticó Meza.

Respecto de las viviendas son escasas las ofertas en Caminito. La mayor parte de las propiedades son antiguas y ofrecen muy pocas comodidades, ya que no fueron recicladas. Por lo general se trata de casas de material, con interiores de importantes dimensiones, y que tienen medio siglo de antigüedad. En el fondo de esas casas subsisten los inquilinatos, construidos en chapa y madera. "Mientras los inversores no vean oportunidades para edificar y reciclar estos viejos inquilinatos, el mercado de las viviendas continuará reducido a la mínima expresión", concuerdan en las inmobiliarias del lugar.



LAS RECOMENDACIONES DEL

# Con el co

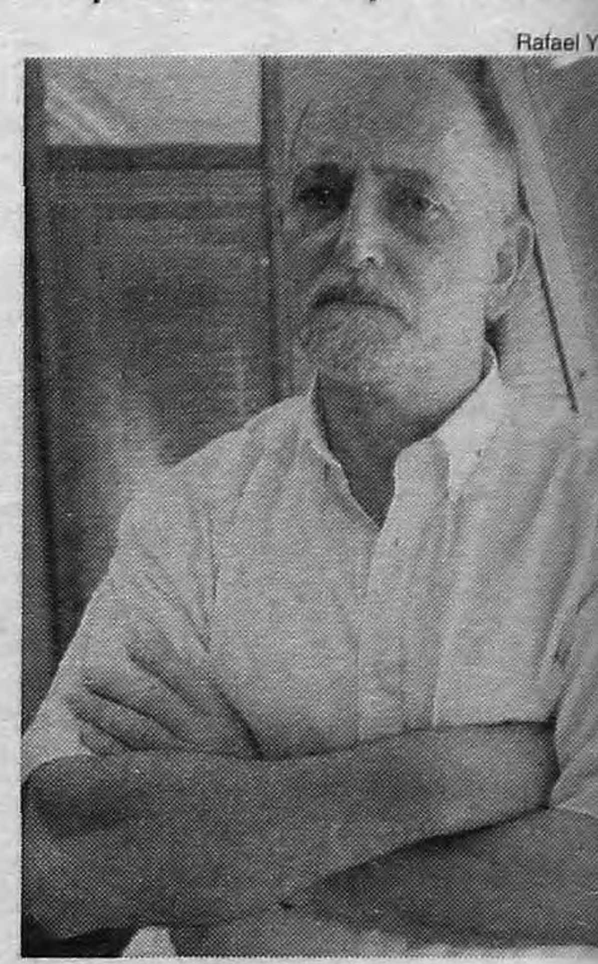
m² Por Miguel Angel Fuks

**Una amplia zona de l padece problemas su mismo tiempo, tiene u de desarrollo por trata espacios disponibles.**

Aunque en el Consejo Asesor de Planificación Urbana reconocieron situaciones diferentes en Boca-Barracas, Parque Patricios-Nueva Pompeya y Soldati-Lugano, en realidad todo el sur de la ciudad de Buenos Aires padece problemas sumamente críticos y, al mismo tiempo, tiene un potencial significativo por tratarse de la única zona con espacios disponibles.

Algunas de las propuestas en danza fueron comentadas a *m2* por el arquitecto David Kullock, integrante de ese equipo de trabajo. "Resulta paradójico, desde el punto de vista de la conexión vial, que haya avenidas importantes, pero poco integradas al resto de la ciudad –señaló–. Caseros y Amancio Alcorta se frustran al angostarse 300 metros antes de desembocar en Plaza Constitución, perdiendo así la posibilidad de buena articulación. Lo mismo ocurre con Chiclana, que termina dos cuadras antes de Jujuy. Con obras menores, que no incidirían demasiado en el presupuesto, podrían encontrarse soluciones rápidas y fáciles."

La integración con el norte pasa por "el soterramiento del Ferrocarril Sarmiento", ya que "facilitaría las vinculaciones transversales que faltan desde siempre, cuando se dispuso la atravesabilidad hacia el centro". De manera similar a lo que se hizo en Madrid, esas tareas se harían en el tramo capitalino que no se hizo: desde Caballito hasta Liniers,


Rafael Yo

■ Arq. David Kullock, del Consejo

por acuerdo con la concesionari Trenes de Buenos Aires (TBA "No hay plazos establecidos, per sí la decisión política de hacerlo l antes posible -aclaró–, para lo cu se requiere una logística ingenier muy fuerte." En principio se pens en un corredor verde y en el apr vechamiento de las 14 hectáreas e

"TODO APUNTA A RECONSTRUIR LOS TEJI

# Habrá un plan de r

m² Por M.A.F.

La Subsecretaría de Desarrollo Regional fue creada por el gobierno local en abril de 1999, y encaró el diseño y la implementación de un plan de revitalización de la zona sur. Esta abarca la tercera parte de la ciudad de Buenos Aires, con los barrios de La Boca, Barracas, San Telmo, Constitución, Parque Patricios, Nueva Pompeya, Soldati, Lugano, Villa Riachuelo, Mataderos y Flores Sud.

"Por primera vez se enfrentan problemas de larga data, que afectan la capacidad de crecimiento y se reflejan en el menor nivel de vida de los residentes", dijo a este suplemento el doctor Alejandro Rofman, titular de la dependencia que actúa en la Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo.

Sandra Cartasso

■ Alejandro Rofman, titular de Desarrollo Regional.

Entre los datos que aportó, pue den señalarse los siguientes:

◆ Fue una zona productiva desd principios del siglo pasado, ligada la actividad portuaria, con barraca curtiembres y mataderos.

◆ Cobijó ya en 1885 a la fábric de Alpargatas y después a Noel, Ba gley, Canale, Aguila Saint, Guiller mo Kraft, Peuser, Fabril Financier Vassena –cuyos trabajadores parti ciparon de las luchas por la reduc ción de la jornada a 8 horas y fuer reprimidos durante la Semana Trá gica, en diciembre de 1918–, Gene ral Motors y Ford.

◆ Hacia 1940 era el distrito má industrializado de la ciudad.

◆ En los '70 comenzó un proce so ininterrumpido de estancamient poblacional por el retroceso de acti vidades manufactureras, cierre d plantas y contracción económica.

◆ La retracción fabril y la desa parición de empresas históricas, má la emigración de habitantes, reduj el quehacer comercial, en el que lo pequeños comercios fueron jaque dos por los supermercados y los hi permercados.

◆ Semejante situación se agrav por tareas contaminantes al borde de Riachuelo, que provocaron su degra dación.

◆ Hubo un decrecimiento pobla cional en la zona: de representar 25, por ciento de la que existía en la ciu dad en 1970 pasó a 23,2 en 1991.

◆ La concentración de la pobre za en núcleos habitacionales prec

Daniel Jayo




■ Centenares de turistas visitan cada fin de semana Caminito, atraídos además por las antigüedades y pinturas.

EL RECICLAJE EXPANDIO EL ATRACTIVO DE CAMINITO

# Polo turístico y comercial

m² Por Claudio Zlotnik

**La Boca está cambiando su fisonomía, y con ello explotaron los precios de alquileres de galpones y locales en el tradicional paseo xeneize.**

Entre la calle Lamadrid y la esquina de Magallanes e Iberlucea se encuentra Caminito, la calle del barrio de La Boca elegida por turistas y curiosos para recorrerla. Fundada por el escribano Jorge Garrido, el pasaje peatonal es visitado por centenares de personas durante los fines de semana. Además de la atracción de sus antiguas construcciones, los visitantes van en búsqueda de antigüedades y pinturas que se ofrecen en el lugar. Precisamente, son los locales y los galpones de sus alrededores los más buscados por los inversores. Caminito se ha convertido en un verdadero polo turístico y comercial.

Desde que el Gobierno de la Ciudad anunció un plan para reciclar el barrio (nueva iluminación, la edificación de un anfiteatro y hasta la construcción de la estación de tren Caminito), desde el año pasado los valores en el Pasaje han aumentado sensiblemente. El alquiler de un local en la zona de entre 100 y 150 metros cuadrados que antes se pagaba entre 500 y 600 pesos mensuales, hoy cuesta entre 1500 y 2000 pesos. "La zona puede convertirse en una extensión de Puerto Madero. El proyecto es ambicioso y se puede llevar a cabo pero, siempre y cuando, los cambios que se hagan sean radicales", señaló en diálogo con este suplemento Mario Meza, de la inmobiliaria Quinquela.

En Caminito existen locales donde se venden productos artesanales, obras de arte y también hay proyectos para levantar restaurantes. Aún sobreviven viejos galpones y depósitos a los que, históricamente, llegaban piezas de los barcos que eran desguazados en el puerto. Esas piezas antiguas, convertidas en adornos, siguen siendo ofrecidas en Caminito. "Pero no creo que les quede mucho más tiempo. Hoy en día, la demanda más importante pasa por las obras de arte y los restaurantes, acorde con las necesidades de la gente que frecuenta este paseo", pronosticó Meza.

Respecto de las viviendas son escasas las ofertas en Caminito. La mayor parte de las propiedades son antiguas y ofrecen muy pocas comodidades, ya que no fueron recicladas. Por lo general se trata de casas de material, con interiores de importantes dimensiones, y que tienen medio siglo de antigüedad. En el fondo de esas casas subsisten los inquilinatos, construidos en chapa y madera. "Mientras los inversores no vean oportunidades para edificar y reciclar estos viejos inquilinatos, el mercado de las viviendas continuará reducido a la mínima expresión", concuerdan en las inmobiliarias del lugar.





LAS RECOMENDACIONES DEL CONSEJO ASESOR DE PLANIFICACION URBANA

# Con el corazón sintiendo el sur

m² Por Miguel Angel Fuks

**Una amplia zona de la ciudad de Buenos Aires padece problemas sumamente críticos y, al mismo tiempo, tiene un potencial significativo de desarrollo por tratarse de la única con espacios disponibles. El Consejo Asesor de Planificación Urbana del Gobierno de la Ciudad diseñó un plan que reconoce las diferentes situaciones en Boca-Barracas, Parque Patricios-Nueva Pompeya y Soldati-Lugano.**

Rafael Yohai

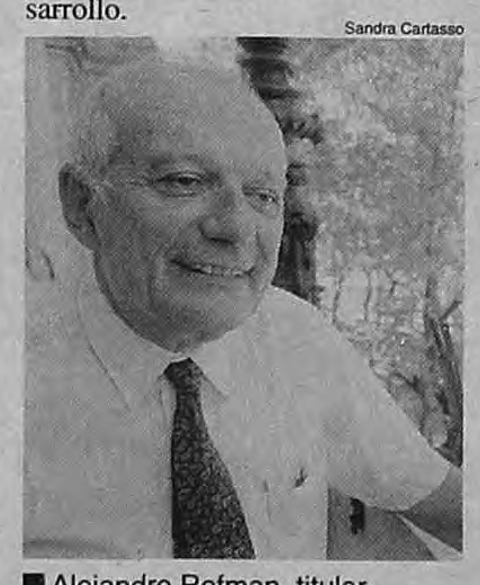


■ La integración del sur con el norte pasa por "el soterramiento del Ferrocarril Sarmiento", indicaron los planificadores.

Aunque e n el Consejo Asesor de Planificación Urbana reconocieron situaciones diferentes en Boca-Barracas, Parque Patricios-Nueva Pompeya y Soldati-Lugano, en realidad todo el sur de la ciudad de Buenos Aires padece problemas sumamente críticos y, al mismo tiempo, tiene un potencial significativo por tratarse de la única zona con espacios disponibles.

Algunas de las propuestas en danza fueròn comentadas a *m2* por el arquitecto David Kullock, integrante de ese equipo de trabajo. "Resulta paradójico, desde el punto de vista de la conexión vial, que haya avenidas importantes, pero poco integradas al resto de la ciudad –señaló–. Caseros y Amancio Alcorta se frustran al angostarse 300 metros antes de desembocar en Plaza Constitución, perdiendo así la posibilidad de buena articulación. Lo mismo ocurre con Chiclana, que termina dos cuadras antes de Jujuy. Con obras menores, que no incidirían demasiado en el presupuesto, podrían encontrarse soluciones rápidas y fáciles."

Rafael Yohai



■ Arq. David Kullock, del Consejo.

La integración con el norte pasa por "el soterramiento del Ferrocarril Sarmiento", ya que "facilitaría las vinculaciones transversales que faltan desde siempre, cuando se dispuso la atravesabilidad hacia el centro". De manera similar a lo que se hizo en Madrid, esas tareas se harían en el tramo capitalino que no se hizo: desde Caballito hasta Liniers, por acuerdo con la concesionaria Trenes de Buenos Aires (TBA). "No hay plazos establecidos, pero sí la decisión política de hacerlo lo antes posible -aclaró–, para lo cual se requiere una logística ingenieril muy fuerte." En principio se pensó en un corredor verde y en el aprovechamiento de las 14 hectáreas en desuso de las que fueron playas de maniobras en Caballito.

Otra desconexión, esta vez con el Gran Buenos Aires, se atribuye a los 15 kilómetros aproximados de extensión del Riachuelo, con pocos puentes, en su mayoría en el curso inferior. "Está la propuesta de prolongar la avenida Lacarra, con puente a la zona frentista, y la opinión favorable del comité de la cuenca Matanza-Riachuelo sobre la continuación de la avenida Patricios y la calle Zavaleta, mediante un puente", indicó Kullock.

Para el "vacío urbano" de Soldati-Lugano, "pobremente utilizado", el Plan Urbano y Ambiental porteño imaginó la creación de un tejido residencial. Con el asentamiento de más habitantes sería factible realizar, además, un "área de centrabilidad secundaria que tampoco existe". Algo así como Belgrano, hacia el norte, y Caballito-Flores, en el oeste, por distribuirse –tal vez no con dimensiones similares– cerca de las avenidas Cruz y Escalada.

En Soldati-Lugano, asimismo, se pensó "el centro de exposiciones que tanto necesita la ciudad, por lo que no se insistiría en la franja norte, tradicional asiento de los equipamientos jerárquicos". Sería más amplio que el predio ferial de Palermo que construye La Rural (empresa constituida por la Sociedad Rural Argentina y Ogden) y el municipal de las inmediaciones de las avenidas Figueroa Alcorta y Pueyrredón.

Para Barracas hay proyectos no sólo del Plan Urbano y Ambiental sino de otras dependencias del Gobierno de la Ciudad, asociados con las pequeñas y medianas empresas. Ahora se prevé difícil la radicación de las grandes por los precios de los terrenos, más allá de que ese ámbito "resulta recomendable porque existen muchos edificios industriales desactivados, y hasta abandonados, que servirían para armar 'incubadoras de empresas' con apropiados apoyos logísticos, operativos y de reconversión tecnológica".

Barracas, inclusive, Parque Patricios y Nueva Pompeya sufren las consecuencias del intenso tránsito de carga pesada. Al respecto, se plantearon dos alternativas. Una no depende únicamente del gobierno local, ya que apunta a realizar una gran central de transferencias en terrenos del Mercado Central, en la localidad bonaerense de Tapiales. De no ejecutarse allí, se buscaría otro lugar para resolver las enormes dificultades provocadas por la circulación de camiones y acoplados, depósitos fiscales, playas de estacionamiento y, peor aún, vehículos "durmiendo" en las calles.

"TODO APUNTA A RECONSTRUIR LOS TEJIDOS PRODUCTIVO Y SOCIAL"

# Habrá un plan de revitalización

m² Por M.A.F.

La Subsecretaría de Desarrollo Regional fue creada por el gobierno local en abril de 1999, y encaró el diseño y la implementación de un plan de revitalización de la zona sur. Esta abarca la tercera parte de la ciudad de Buenos Aires, con los barrios de La Boca, Barracas, San Telmo, Constitución, Parque Patricios, Nueva Pompeya, Soldati, Lugano, Villa Riachuelo, Mataderos y Flores Sud.

"Por primera vez se enfrentan problemas de larga data, que afectan la capacidad de crecimiento y se reflejan en el menor nivel de vida de los residentes", dijo a este suplemento el doctor Alejandro Rofman, titular de la dependencia que actúa en la Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo.

Sandra Cartasso

■ Alejandro Rofman, titular de Desarrollo Regional.

Entre los datos que aportó, pueden señalarse los siguientes:

◆ Fue una zona productiva desde principios del siglo pasado, ligada a la actividad portuaria, con barracas, curtiembres y mataderos.

◆ Cobijó ya en 1885 a la fábrica de Alpargatas y después a Noel, Bagley, Canale, Aguila Saint, Guillermo Kraft, Peuser, Fabril Financiera, Vassena –cuyos trabajadores participaron de las luchas por la reducción de la jornada a 8 horas y fueron reprimidos durante la Semana Trágica, en diciembre de 1918–, General Motors y Ford.

◆ Hacia 1940 era el distrito más industrializado de la ciudad.

◆ En los '70 comenzó un proceso ininterrumpido de estancamiento poblacional por el retroceso de actividades manufactureras, cierre de plantas y contracción económica.

◆ La retracción fabril y la desaparición de empresas históricas, más la emigración de habitantes, redujo el quehacer comercial, en el que los pequeños comercios fueron jaqueados por los supermercados y los hipermercados.

◆ Semejante situación se agravó por tareas contaminantes al borde del Riachuelo, que provocaron su degradación.

◆ Hubo un decrecimiento poblacional en la zona: de representar 25,8 por ciento de la que existía en la ciudad en 1970 pasó a 23,2 en 1991.

◆ La concentración de la pobreza en núcleos habitacionales precarios acentuó efectos agregados, como la baja calidad de la infraestructura global, problemas de seguridad y de contaminación.

◆ El aumento de la pobreza y el empeoramiento de la cobertura de necesidades de salud y educación repercutieron negativamente y mantuvieron altas tasas de mortalidad infantil.

◆ La calidad de vida promedio pasó a ser inferior a la de los habitantes del resto de la ciudad.

◆ Fábricas inactivas, edificios abandonados y espacios vacíos se aprovecharon como depósitos de transferencia de cargas y containers; garajes y terminales de compañías de autotransporte de pasajeros y cargas, y depósitos.

"La revitalización tendrá en cuenta todos los aspectos económicos y sociales –aseveró Rofman– y contribuirá a disminuir la brecha entre la zona sur y el resto de la ciudad mediante estrategias que enfrenten deficiencias y carencias."

El plan procura ser consensuado con la gente y sus entidades representativas, para lo cual se organizaron 11 talleres y seminarios y hasta una reunión internacional de la que participaron representantes de 208 entidades. "Todo apunta a reconstruir los tejidos productivo y social, con el propósito de elevar el empleo y los ingresos de la población e impulsar inversiones en infraestructura y equipamiento, de acuerdo con lo establecido por el Plan Urbano y Ambiental y las resoluciones de otras áreas del Gobierno de la Ciudad", concluyó el subsecretario.

CONSEJO ASESOR DE PLANIFICACION URBANA

# razón sintiendo el sur

a ciudad de Buenos Aires
mamente críticos y, al
n potencial significativo
rse de la única con
El Consejo Asesor de
Planificación Urbana
del Gobierno de la
Ciudad diseñó un plan
que reconoce las
diferentes situaciones
en Boca-Barracas,
Parque Patricios-
Nueva Pompeya y
Soldati-Lugano.


Rafael Yohai

■ La integración del sur con el norte pasa por "el soterramiento del Ferrocarril Sarmiento", indicaron los planificadores.

desuso de las que fueron playas de maniobras en Caballito.

Otra desconexión, esta vez con el Gran Buenos Aires, se atribuye a los 15 kilómetros aproximados de extensión del Riachuelo, con pocos puentes, en su mayoría en el curso inferior. "Está la propuesta de prolongar la avenida Lacarra, con puente a la zona frentista, y la opinión favorable del comité de la cuenca Matanza-Riachuelo sobre la continuación de la avenida Patricios y la calle Zavaleta, mediante un puente", indicó Kullock.

Para el "vacío urbano" de Soldati-Lugano, "pobremente utilizado", el Plan Urbano y Ambiental porteño imaginó la creación de un tejido residencial. Con el asentamiento de más habitantes sería factible realizar, además, un "área de centrabilidad secundaria que tampoco existe". Algo así como Belgrano, hacia el norte, y Caballito-Flores, en el oeste, por distribuirse –tal vez no con dimensiones similares– cerca de las avenidas Cruz y Escalada.

En Soldati-Lugano, asimismo, se pensó "el centro de exposiciones que tanto necesita la ciudad, por lo que no se insistiría en la franja norte, tradicional asiento de los equipamientos jerárquicos". Sería más amplio que el predio ferial de Palermo que construye La Rural (empresa constituida por la Sociedad Rural Argentina y Ogden) y el municipal de las inmediaciones de las avenidas Figueroa Alcorta y Pueyrredón.

Para Barracas hay proyectos no sólo del Plan Urbano y Ambiental sino de otras dependencias del Gobierno de la Ciudad, asociados con las pequeñas y medianas empresas. Ahora se prevé difícil la radicación de las grandes por los precios de los terrenos, más allá de que ese ámbito "resulta recomendable porque existen muchos edificios industriales desactivados, y hasta abandonados, que servirían para armar 'incubadoras de empresas' con apropiados apoyos logísticos, operativos y de reconversión tecnológica".

Barracas, inclusive, Parque Patricios y Nueva Pompeya sufren las consecuencias del intenso tránsito de carga pesada. Al respecto, se plantearon dos alternativas. Una no depende únicamente del gobierno local, ya que apunta a realizar una gran central de transferencias en terrenos del Mercado Central, en la localidad bonaerense de Tapiales. De no ejecutarse allí, se buscaría otro lugar para resolver las enormes dificultades provocadas por la circulación de camiones y acoplados, depósitos fiscales, playas de estacionamiento y, peor aún, vehículos "durmiendo" en las calles.

DOS PRODUCTIVO Y SOCIAL"

## evitalización

rios acentuó efectos agregados, como la baja calidad de la infraestructura global, problemas de seguridad y de contaminación.

◆ El aumento de la pobreza y el empeoramiento de la cobertura de necesidades de salud y educación repercutieron negativamente y mantuvieron altas tasas de mortalidad infantil.

◆ La calidad de vida promedio pasó a ser inferior a la de los habitantes del resto de la ciudad.

◆ Fábricas inactivas, edificios abandonados y espacios vacíos se aprovecharon como depósitos de transferencia de cargas y containers; garajes y terminales de compañías de autotransporte de pasajeros y cargas, y depósitos.

"La revitalización tendrá en cuenta todos los aspectos económicos y sociales –aseveró Rofman– y contribuirá a disminuir la brecha entre la zona sur y el resto de la ciudad mediante estrategias que enfrenten deficiencias y carencias."

El plan procura ser consensuado con la gente y sus entidades representativas, para lo cual se organizaron 11 talleres y seminarios y hasta una reunión internacional de la que participaron representantes de 208 entidades. "Todo apunta a reconstruir los tejidos productivo y social, con el propósito de elevar el empleo y los ingresos de la población e impulsar inversiones en infraestructura y equipamiento, de acuerdo con lo establecido por el Plan Urbano y Ambiental y las resoluciones de otras áreas del Gobierno de la Ciudad", concluyó el subsecretario.








# CAL Y ARENA

## Muestra

Alba, empresa líder en pinturas de la Argentina, esponsorea este año la tercera edición consecutiva de Paseo Explanada, muestra de Arquitectura, Diseño, Decoración y Paisajismo que tiene lugar en "Villa Silvina Ocampo", ubicada en el barrio Divino Rostro, aledaño a Los Troncos, de la ciudad de Mar del Plata. La exposición abrió sus puertas el 18 de diciembre y permanece abierta hasta fines de febrero, todos los días de 18 a 1 de la madrugada, y los días de mal tiempo desde las 15. "Villa Silvina Ocampo" sirve de marco para los 35 espacios utilizados por destacados profesionales que manifiestan su ingenio y creatividad, realizando muy variadas propuestas. Alba brinda asesoramiento técnico permanente en el lugar de trabajo y cuenta con una línea de productos nobles que resuelven todas las terminaciones y texturas, nuevas tendencias de colores, etcétera. Potenciado por Alba Color Service y su colección Infinity Colors, brinda así el microclima ideal para cada propuesta de diseño que se encuentra en la muestra.

## Capacitación

A partir del 8 de febrero, Sherwin Williams iniciará una serie de Clases Especiales y Cursos Intensivos para conocer y perfeccionar durante el verano las últimas técnicas en decoración, pátinas y pinturas. Ambos estarán a cargo de Fernanda Rovarella, artista plástica y profesora de la Escuela Nacional de Bellas Artes. Pátinas sobre azulejos, Imitación Fresco Antiguo e Imitación Vitraux y Falsos acabados sobre madera son las prácticas que se abordarán en las Clases Especiales, en reuniones de 3 horas cada una. En el caso de Cursos Intensivos, se realizarán dos jornadas seguidas de 7 horas cada una, y se dictarán Pátinas y Técnicas Decorativas sobre Pared, y Pátinas y Técnicas Decorativas sobre Madera. Para informes e inscripción, dirigirse a Color Studio, Arenales 1415.

El traslado del Aeroparque porteño da lugar a propuestas siempre polémicas. La autora de la nota cuestiona la pretensión de ganar espacio sobre el río, afectando el ecosistema y obras arquitectónicas de la Costanera.



■ Espigón del Club de Pescadores, construcción de estilo inglés amenazada por uno de los proyectos en danza.

EL AEROPARQUE Y EL DESTINO DEL CLUB DE PESCADORES

# Construyendo sobre el agua

m² Por Arq. Valeria Elizabeth Nerpiti *

Durante días enteros pescando truchas, el paisaje frío y montañoso del sur me acariciaba con su majestuosidad. En el nuevo aeropuerto de Bariloche me tocó ser anfitriona de mi país con un grupo de turistas italianos que requerían de mi solidaridad. Como buena hija de padre italiano llevo el idioma en la sangre, por lo que no me resultó difícil explicarles que para volver a su país debían abordar allí el aéreo hasta el aeroparque Jorge Newbery en la ciudad de Buenos Aires, posteriormente trasladarse hasta el aeropuerto de Ezeiza y recién allí podrían abordar el aéreo rumbo a Italia.

Sin que pudiesen llegar a comprender el por qué de las grandes distancias entre los aeropuertos pude argumentar que si bien la unificación de los mismos estaba en proyecto, la llegada al aeroparque les permitiría sobrevolar una de las metrópolis más importantes del mundo. Todo parecía opacarse frente a la incomodidad y trastorno del traslado.

El regreso a mi ciudad como siempre fue reconfortante, observando desde el aire la maravillosa construcción de estilo inglés inserta en el misterioso Río de la Plata. El legendario Club de Pescadores desde su fundación en 1903, es una de las pocas construcciones que en términos de Le Corbusier no está de espalda al río.

Para mi sorpresa, los puestos de diarios me esperaban con paneles empapelados de la gran noticia: "El aeroparque crecería sobre el río ganando 241 hectáreas de tierra". Lo primero que pensé fue por qué en un país con la extensión de superficie que tenemos todavía pretendemos alterar los cursos naturales de los ríos con sus ecosistemas y dimensiones.

Parece ser que no nos basta contaminar diariamente esa zona con el ensordecedor ruido de los aviones y la música, con los desechos de toda especie, que ahora queremos continuar por un lado haciendo daño y destruyendo mientras que por el otro, marchamos en favor de la ecología, de la preservación de monumentos, de la recuperación de espacios verdes, del medio ambiente. Nos encanta escuchar dobles discursos, por eso el proyecto de 30 meses y 227 millones de dólares incluye la desaparición del Club de Pescadores, el que en 1991 recibió del Honorable Congreso de la Nación la Ley de Concesión por 99 años.

Queremos destruir un monumento arquitectónico presente en todas las postales, fotografías y guías de la ciudad de Buenos Aires, un club reconocido mundialmente y escenario de numerosos films argentinos y extranjeros. Es vergonzoso que algunas opiniones de profesionales arquitectos luzcan radiantes "camisetas del color político de turno".

Creer que la inseguridad aérea mejorará por extender la pista, es

■ **Discursos:** ***"Nos encanta escuchar dobles discursos, por eso el proyecto de 30 meses y 227 millones de dólares incluye la desaparición del Club de Pescadores".***

parte del autoengaño al que nos hemos acostumbrado, así como aquello de que está bien ganarle tierras al río si esto sirve para que los habitantes de Buenos Aires vivan mejor.

¿Cuántas son las cosas que deberían expropiarse y modificarse para que viviéramos mejor? Por ejemplo, en el microcentro se podrían expropiar manzanas enteras para que el tráfico sea más fluido...

Bastará con que un día se produzca otro accidente aéreo como los tantos que suceden en el mundo, para que surja un nuevo proyecto de seguir expropiando y modificando la ciudad en lugar de erradicar el mal de origen que es "la inapropiada ubicación del aeroparque", propio de un tiempo y densidad poblacional con un alcance diferente al actual.

¿Qué sucederá cuando se aplique el proyecto de cielos abiertos?

¿Por qué no invertir dinero en mejorar la llegada a Ezeiza?

¿Por qué no generar un nuevo espacio verde con vista al río sin sentir que un avión caerá en nuestra cabeza y poder dialogar durante diez minutos seguidos sin la necesidad de gritar?

¿Por qué no desplazar los focos de concentración? ¿Por qué no utilizar un criterio racional y práctico en los proyectos urbanos?

Pero como dicen los responsables de esta propuesta, "es sólo un proyecto que sirve como disparador para el debate del futuro aeroparque". Como arquitecta y socia del Club de Pescadores espero que este proyecto tenga el mismo final que el de la "aeroisla", que quede en el deseo de unos pocos.

** Especializada en Arquitectura Pericial y Patología de la Construcción.*